

bureau goudappel coffeng bv

Gemeente Zandvoort

Discussienota hoofdwegenstructuur



bureau goudappel coffeng bv
postbus 161 7400 AD Deventer
Parkweg 4 7411 SH Deventer
telefoon 05700-18122*
fax 05700-12942

Gemeente Zandvoort

Discussienota hoofdwegenstructuur

Kenmerk: ZVT/182/16/Ht

Datum : 18 juli 1990

INHOUD Blz.

1 INLEIDING

In Zandvoort wordt momenteel een studie uitgevoerd naar de meest wenselijke ontwikkeling van het centrum. Een belangrijk en ruimtebepalend onderdeel van de studie is de wijze waarop het autoverkeer moet worden afgewikkeld en hoe de parkeerproblematiek dient te worden aangepakt. In de centrumplannen komen alle vervoerwijzen aan de orde maar, omdat het autoverkeer een ingrijpende ruimteclaim legt, zal op het afwikkelen van het autoverkeer nader moeten worden ingegaan. In de studie voor het centrum worden bepaalde aannames gedaan voor de afwikkeling van het autoverkeer buiten het centrumgebied. In deze notitie zal worden behandeld welke mogelijkheden er zijn om een goede afwikkeling van het autoverkeer over de Zandvoortse wegenstructuur te gerealiseren. In de beschouwing wordt ook de afwikkeling van het busverkeer betrokken, omdat met name het busverkeer grote vertraging kan ondervinden als de afwikkeling van het autoverkeer stagneert.

Voordat aan oplossingsrichtingen wordt gewerkt zal in hoofdstuk 2 een globale schets worden gegeven van de huidige knelpunten in de afwikkleing van het autoverkeer. In hoofdstuk 3 worden de toekomstige ontwikkelingen geschetst. Daarbij wordt vrijwel uitsluitend wordt gemaakt van de huidige infrastructuur.

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 In- en uitvalswegen

Zandvoort kent slechts twee in- en uitvalswegen: de Boulevard Barnaart van/naar Bloemendaal en de Zandvoortselaan van/naar Heemstede. Op werkdagen buiten het seizoen heeft de Boulevard voldoende capaciteit en kan de Zandvoortselaan het verkeer nog redelijk verwerken. Op zondagen en vrijwel gedurende het hele hoogseizoen stagneert de afwikkeling op de Zandvoortselaan regelmatig. Zowel in Zandvoort zelf als in Heemstede kan de hoeveelheid verkeer die wordt aangevoerd onvoldoende worden verwerkt. Op piekdagen stagneert ook de afwikkeling van het verkeer op de Boulevard, enerzijds door de vele in- en uitparkeerbewegingen, anderzijds doordat de afvoercapaciteit richting Bloemendaal en Zandvoort onvoldoende is om in betrekkelijk korte tijd de autoverkeershoeveelheden te verwerken. Het busverkeer maakt van beide routes gebruik en er is geen andere mogelijkheid dan in de file aan te sluiten.

2.2 Hoofdwegen

De belangrijkste hoofdwegen zijn die routes die het verkeer van en naar de in- en uitvalswegen moeten aan- of afvoeren. In de huidige situatie gaat het om de volgende routes:

Route 1: Tolweg, Fr. Zwaansstraat;
Route 2: Zandvoortselaan/Haarlemmerstraat/Dr. Gerkestraat, Hogeweg;
Route 3: Burg. Engelbertstraat, Boulevard Barnaart;
Route 4: Kostverlorenstraat, Sophiaweg, Van Lennepweg, Burg. van Alphenstraat.

Langs de zuidrand van de kom loopt route 1. Deze route is in principe geschikt voor het afwikkelen van grote verkeershoeveelheden. Er is maar aan één zijde bebouwing, zodat er nauwelijks sprake is van barrièrewerking. Het beperkte gebruik vindt zijn oorzaak in het feit dat de route moeilijk te vinden is. Vanuit zuid komt het verkeer automatisch in de Brederodestraat, en vanaf de Zandvoortselaan rijdt men haast vanzelf de Tolweg voorbij.

Direct langs het centrum loopt route 2 die zowel voor het binnenkomende als uitgaande verkeer automatisch wordt gevolgd. In de weekends ontstaat met name in de middag, als er ook veel activiteiten in het centrum zijn, regelmatig filevorming. Ook deze route, althans het gedeelte Hogeweg, is vanuit Zandvoort-zuid naar de Zandvoortselaan moeilijk te vinden. Door de wegenstructuur in zuid ontstaat een automatische geleiding naar de Brederodestraat, die in de verkeersstructuur geen belangrijke functie behoeft te hebben. De route via de Hogeweg vormt een barrière tussen het zuidelijke woongebied en het centrum.

Route 3 (en route 2) verwerken drukke recreatiestromen tussen Zandvoortselaan en Boulevard Barnaart. De route heeft een sterk recreatief karakter, niet alleen voor wat betreft de afwikkeling van het autoverkeer (de autorecreant maakt een 'rondje Zandvoort'), maar ook zijn er veel oversteekbewegingen tussen centrum en het strand en tussen station en strand. Een alternatieve route via route 4 wordt onvoldoende gebruikt.

Tenslotte verwerkt route 4 vooral het normale verkeer vanuit Zandvoort-noord naar de Zandvoortselaan. De route wordt door het recreatieverkeer vooral gebruikt als de politie daar nadrukkelijk op aanstuurt. Een goed gebruik van de route wordt belemmerd door de afwikkelingsproblemen op het kruispunt Tolweg-Dr. Gerkestraat.

Tijdens het seizoen en op zondagen heerst er op de hoofdwegen grote drukte. Het extra verkeer bestaat voor een belangrijk deel uit toeristen en recreanten die min of meer met de situatie ter plaatse onbekend zijn. Dit verklaart dat het ontstaan van files niet direct leidt tot het ontstaan van allerlei sluiproutes. Als straten extra verkeer te verwerken krijgen kunnen er twee oorzaken zijn:

- het is Zandvoorts verkeer dat een snellere route kent;
- het wegenpatroon geeft aanleiding tot een verkeerd gebruik van bepaalde straten.

2.3 Wijkwegen

Wijkwegen hebben een functie voor het verzamelen van het verkeer vanuit een wijk en het geleiden naar de hoofdwegenstructuur. De volgende wijkwegen zijn van belang:

- Zeestraat/Kostverlorenstraat ten westen van de Sophiaweg van en naar het centrum;
- Oranjestraat/L. Davidsstraat/Prinsesseweg ontsluiting van het centrum;
- Dr. Mezgestraat ontsluiting van K. Doormanbuurt;
- Linnaeusstraat ontsluiting van Nieuw-Noord.

Echte knelpunten doen zich op deze routes ook in het centrum niet voor. Wel kan worden geconstateerd dat het foutparkeren op de ontsluitingswegen van het centrum de bereikbaarheid ernstig kan belemmeren.

2.4 Busroutes

Behalve op de busbaan en in Nieuw-Noord vallen de busroutes samen met de hoofdwegenstructuur. Uit het voorgaande is gebleken dat op de hoofdwegen regelmatig sprake is van filevorming, hetgeen dus direct tot ernstige vertraging van de bus leidt. Grote vertraging ontstaan voor lijn 80 op de Zandvoortselaan en op de hoofdwegen van route 2. Voor lijn 81 die bijna alle hoofdroutes aandoet is sprake van grote vertragingen op de Boulevard Barnaart en route 2, 3 en 4. De bus beschikt weliswaar over een apart stukje busbaan over de Prinsesseweg maar bij het huidige gebruik in één richting levert dat nauwelijks voordelen op. Immers over de Tolweg moet lijn 80 aansluiten in de file over de Zandvoortselaan tot de Tolweg. Na de Tolweg splitst het verkeer zich uit over meerdere routes zodat daarna nauwelijks nog filevorming optreedt en dan kan de bus de busbaan op. Vanuit Nieuw-Noord geldt voor lijn 81 hetzelfde. Aansluiten achter de file op de Kostverlorenstraat en als de file naar links gaat kan de bus rechtsaf de busbaan op.

3 TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1 Regeringsbeleid

Autobezit

Het regeringsbeleid legt geen beperkingen op aan de groei van het autobezit. Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de ontwikkeling van het autobezit. Meestal wordt het middenscenario gehanteerd uit het onderzoek van Van de Broecke/Social Research dat is uitgevoerd in opdracht van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ten opzichte van 1985 wordt voor 2000 en 2010 een groei van het personenautopark verwacht van respectievelijk 1.35 en 1.63.

Autogebruik

De visie op de ontwikkeling van het autogebruik is sterk in beweging. Onderstaande tabel illustreert dit:

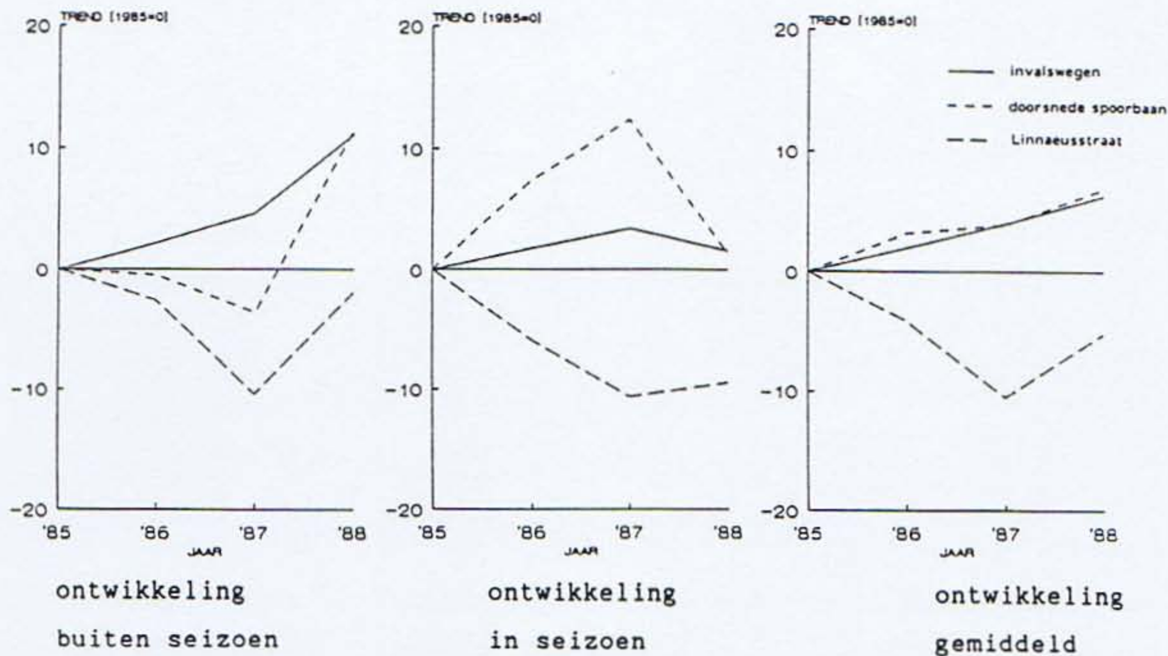
publicatie	datum	toename autogebruik
Structuurschema Verkeer en Vervoer deel A	november 1988	55 %
Nationaal Milieubeleidsplan	mei 1989	48 %
Structuurschema Verkeer en Vervoer deel D	juni 1990	35 %

Tabel 1: Verwachte ontwikkeling autogebruik tot 2010

Het autogebruik, de automobiliteit, zal worden beïnvloed door de reistijd van de auto ten opzichte van de fiets en het openbaar vervoer, de kosten van de verplaatsing en een groeiend milieubewustzijn. Hoewel het landelijk beleid geen beperkingen oplegt aan de groei van het autobezit, wordt de groei van het autogebruik er wel door gestimuleerd. Immers als men een auto aanschaft zal men er ook mee gaan rijden. De gemeentelijke overheid heeft nauwelijks mogelijkheden om het autogebruik te beperken. Vooral ook omdat maatregelen om het toenemende autogebruik af te remmen consequenties kunnen hebben voor het functioneren en dus voor de concurrentiepositie van de gemeente. Daarom zal deze problematiek in regionaal verband moeten worden aangepakt.

Ontwikkeling in Zandvoort

De ontwikkeling van het autogebruik in Zandvoort wordt door middel van het jaarlijkse telprogramma op de voet gevolgd. De ontwikkeling sinds 1985 geeft het volgende beeld:



ontwikkeling buiten seizoen | ontwikkeling in seizoen | ontwikkeling gemiddeld

Bij de figuur kan het volgende worden aangetekend:

- op de in- en uitvalswegen groeit het autoverkeer buiten het seizoen met 2 à 2,5 % per jaar. Deze groei komt vooral voor rekening van de Boulevard Barnaart. In het seizoen is nauwelijks sprake van groei. Gemiddelde groei komt op 1,5 % per jaar;
- het verkeer over de doorsnede over de spoorbaan neemt buiten het seizoen eveneens gemiddeld met 2,5 % per jaar toe. Ook hier is in het seizoen nauwelijks sprake van groei. De gemiddelde groei komt op ongeveer 1 %;
- op de Linneausstraat, de enige ontsluitingsweg van Nieuw-Noord, is sprake van vermindering van het autogebruik met gemiddeld 1,5 %, vermoedelijk ten gevolge van een dalend inwonertal in deze wijk. Ook hier is het seizoeneffect waarneembaar.

Het regeringsbeleid richt zich op het terugdringen van de automobiliteit. Aangenomen wordt dat dat beleid ook voor Zandvoort effectief zal zijn voor wat betreft de groei van het normale Zandvoortse verkeer. De groei

zal daarmee beperkt blijven tot zo'n 35 %. Verwacht mag worden dat het beleid om het autogebruik terug te dringen voor wat betreft beïnvloeding van het autogebruik in de sfeer van de recreatie en het toerisme nauwelijks of geen effect zal hebben. Dit zal leiden tot veel meer dagen met relatief veel recreatieverkeer. Ook het aantal piekdagen zal toenemen, maar de drukte op piekdagen blijft min of meer constant, want meer kan er gewoon niet in. De filevorming die ontstaat op piekdagen in de richting Zandvoort schrikt voldoende af. Per saldo dus veel meer recreatieverkeer, meer zeer drukke dagen, maar geen grotere drukte op piekdagen.

4 TOEKOMSTIGE WEGENSTRUCTUUR

Gezien de in de hoofdstuk 3 geschetste ontwikkelingen is er alle aanleiding om een betere afwikkeling van het normale, maar vooral van het recreatieverkeer te bevorderen om tegemoet te komen aan de knelpunten die in hoofdstuk 2 zijn gesignaleerd.
Verbeteren van de afwikkeling en verminderen van de hinder van het autoverkeer betekent het aanbrengen van een onderscheid in de verkeersruimten en de verblijfsgebieden.

De verkeersruimten worden gevormd door wegen met een stroomfunctie voor het autoverkeer. Er wordt naar gestreefd het autoverkeer in de verkeersruimten te concentreren zodat zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden ontstaan.
De ontwerpsnelheden voor wegen in verkeersruimten liggen op 40 km per uur of hoger.

In de verblijfsgebieden is het autoverkeer ondergeschikt aan de verblijfsfunctie van de weg. Wegen in een verblijfsgebied worden in principe ontworpen op snelheden van rond 30 km per uur.

Deze notitie over de hoofdwegenstructuur behandelt alleen de wegen die worden gerekend tot de verkeersruimten. Het gaat om invalswegen, hoofdwegen en wijkwegen.

Op afbeelding 2 wordt de toekomstige wegenstructuur geschetst, die er vanuit gaat dat de problemen binnen de huidige in Zandvoort beschikbare infrastructuur moeten worden opgelost.

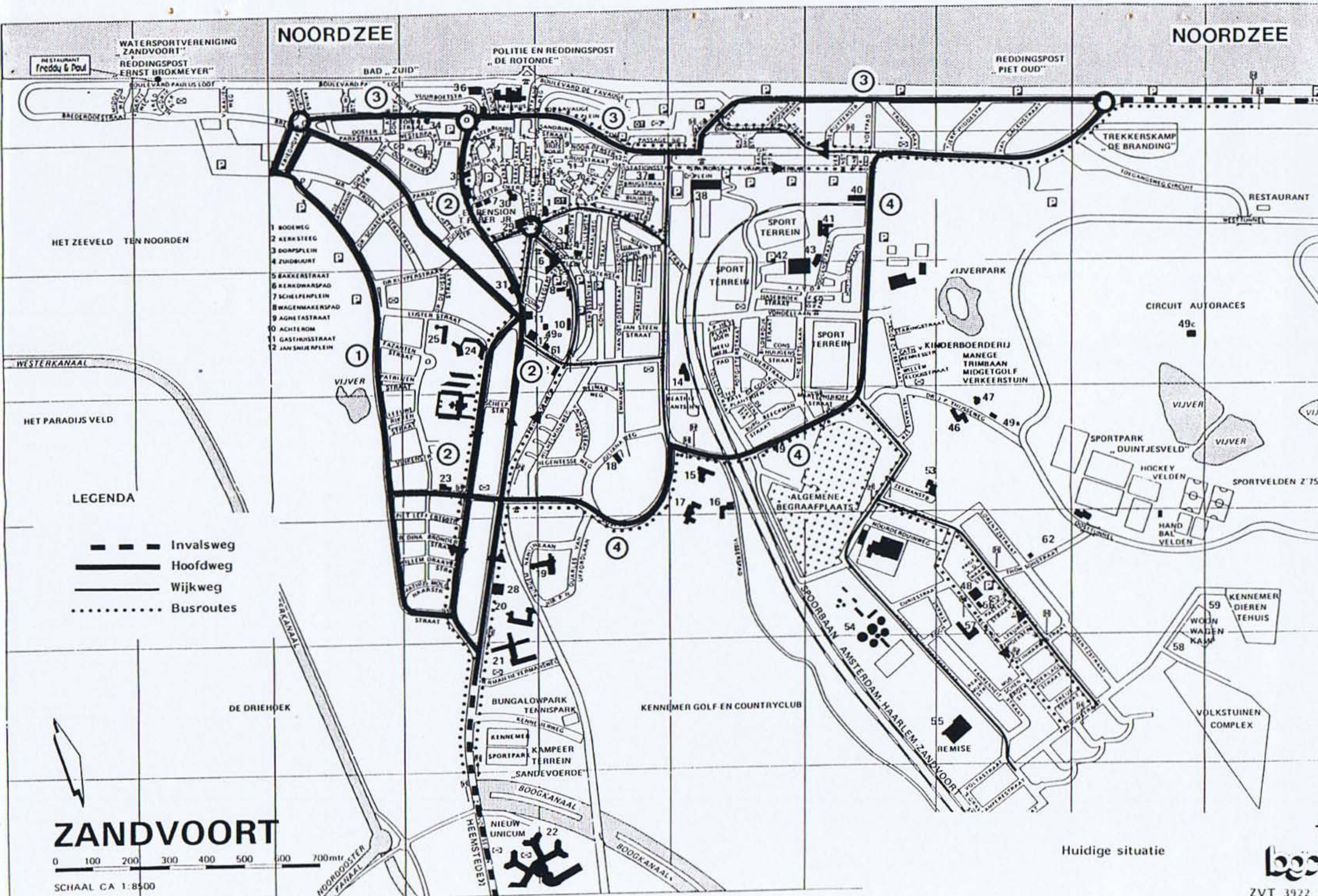
Ter verbetering van de afwikkeling en ter vermindering van de overlast van het autoverkeer kan een betere geleiding van het autoverkeer worden bereikt door het verkeer zoveel mogelijk langs de bebouwingsrand te geleiden. Een en ander wordt gerealiseerd door de volgende maatregelen:
- route 1 wordt vloeiend aangesloten op de Zandvoortselaan en de rotonde bij het Friedhofplein waardoor het 'automatisch' gebruik van de route wordt bevorderd;
- route 2 wordt haaks aangesloten op route 1, waardoor bewust moet worden afgeslagen om naar het centrum (of naar noord) te rijden. Voor de

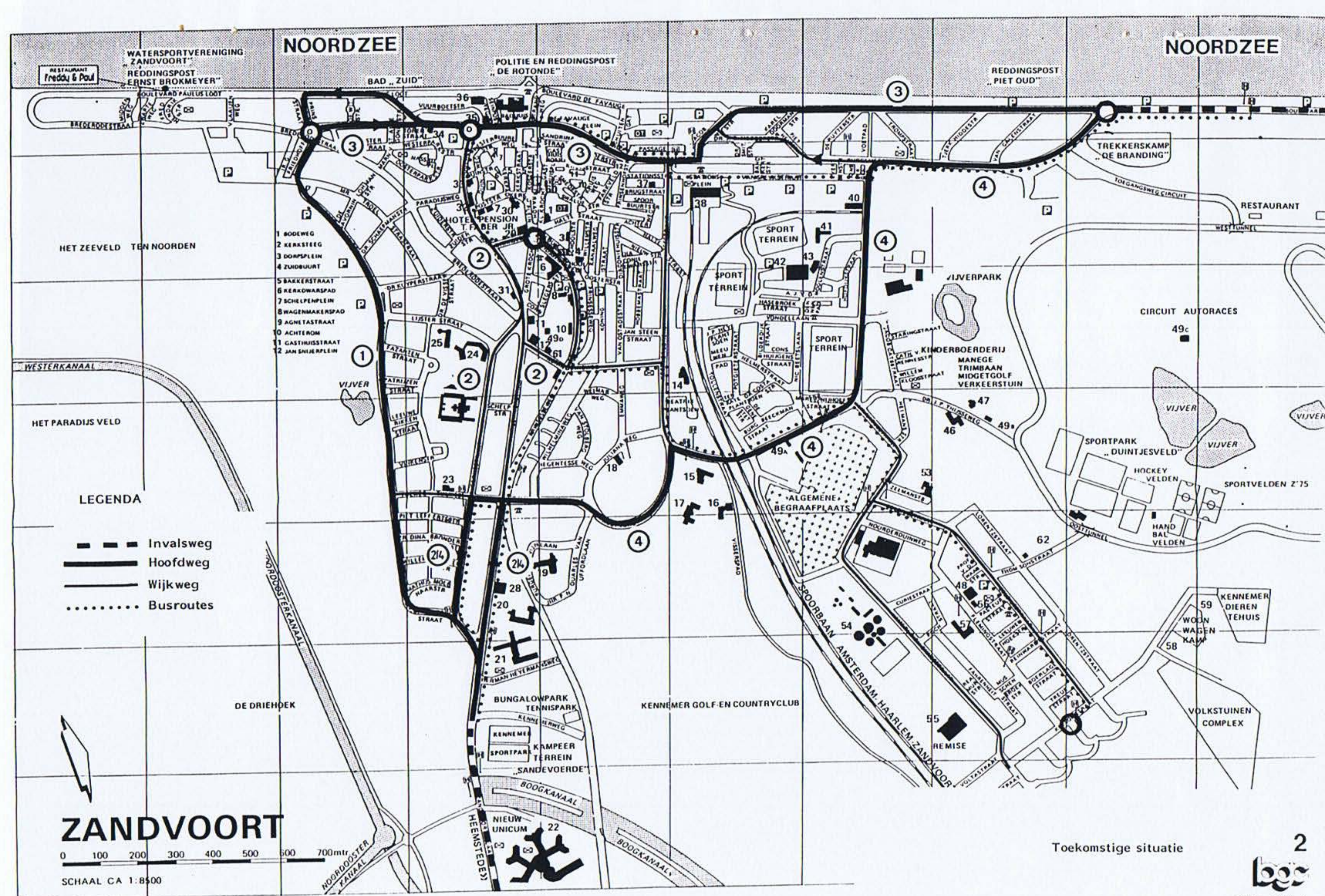
afwikkeling van de bus zal op de Dr. Gerkestraat tussen Tolweg en Fr. Zwaansstraat een vrije busbaan moeten worden gerealiseerd;

- route 3 wordt verbonden met de Zandvoortselaan via route 1 (dus niet meer via route 2) waardoor de kern en het centrum minder verkeer behoeven te verwerken;
- route 4 blijft het huidige tracé volgen. Door een aantal verkeerstechnische verbeteringen (bijvoorbeeld verkeerslichten en oversteekvoorzieningen kan het gebruik worden bevorderd en de barriérewerking worden verminderd.

Buslijn 80 kan de busbaan via de Prinsseseweg in twee richtingen gebruiken en de Dr. Gerkestraat wordt voorzien van een busbaan. Daardoor ontstaat binnen de kom een route waarop filevorming geen invloed meer heeft. Voor lijn 81 naar Nieuw-Noord wordt voorgesteld een route te realiseren via de Koninginneweg naar Kostverlorenstraat en Sophiaweg, waardoor eveneens een min of meer congestievrije route binnen de kom ontstaat.

Op lange termijn blijft de mogelijkheid bestaan om iets te doen aan de hinder en barriérewerking van route 4 (Kostverlorenstraat/Sophiaweg/Van Lennepweg) door de realisering van nieuwe verbindingsweg naar noord. In dit stadium kan worden volstaan met het open houden van de planologische mogelijkheden.


NOORDZEE
NOORDZEE
WATERSPORTVERENIGING „ZANDVOORT"
REDDINGSPOST „ERNST BROKMEYER"
RESTAURANT Freddy & Paul
BAD „ZUID"
POLITIE EN REDDINGSPOST „DE ROTONDE"
REDDINGSPOST „PIET OUD"
TREKKERSKAMP „DE BRANDING"
RESTAURANT
HET ZEEVELD TEN NOORDEN
HET PARADIJS VELD
WESTERKANAAL
VIJVER
1 BODEWEG
2 KERKSTEEG
3 DORPSPLEIN
4 ZUIDBUURT
5 BAKKERSTRAAT
6 KERKDWARSPAD
7 SCHELPENPLEIN
8 WAGENMAKERSPAD
9 AGNETASTRAAT
10 ACHTEROM
11 GASTHUISSTRAAT
12 JAN SNIJERPLEIN
SPORT TERREIN
SPORT TERREIN
SPORT TERREIN
VIJVERPARK
CIRCUIT AUTORACES
KINDERBOERDERIJ
MANEGE
TRIMBAAN
MIDGETGOLF
VERKEERSTUIN
VIJVER
VIJVER
SPORTPARK „DUINTJESVELD"
HOCKEY VELDEN
SPORTVELDEN Z'75
HAND BAL VELDEN
ALGEMENE BEGRAAFPLAATS
KENNEMER DIEREN TEHUIS
WOON WAGEN KAMP
VOLKSTUINEN COMPLEX
REMISE
SPOORBAAN AMSTERDAM-HAARLEM-ZANDVOORT
KENNEMER GOLF-EN COUNTRYCLUB
DE DRIEHOEK
BUNGALOWPARK TENNISPARK
KENNEMER SPORTPARK
KAMPEER TERREIN „SANDEVOERDE"
BOOGKANAAL
NIEUW UNICUM
HEEMSTEDE
NOORDOOSTER KANAAL
LEGENDA
Invalsweg
Hoofdweg
Wijkweg
Busroutes
ZANDVOORT
0 100 200 300 400 500 600 700 mtr
SCHAAL CA 1:8500
1
Huidige situatie
bgc
ZVT 3922 1


NOORDZEE
NOORDZEE
WATERSPORTVERENIGING „ZANDVOORT"
REDDINGSPOST „ERNST BROKMEYER"
RESTAURANT Freddy & Paul
BAD „ZUID"
POLITIE EN REDDINGSPOST „DE ROTONDE"
REDDINGSPOST „PIET OUD"
TREKKERSKAMP „DE BRANDING"
RESTAURANT
HET ZEEVELD TEN NOORDEN
1 BODEWEG
2 KERKSTEEG
3 DORPSPLEIN
4 ZUIDBUURT
5 BAKKERSTRAAT
6 KERKDWARSPAD
7 SCHELPENPLEIN
8 WAGENMAKERSPAD
9 AGNETASTRAAT
10 ACHTEROM
11 GASTHUISSTRAAT
12 JAN SNIJERPLEIN
HOTEL PENSION T. FABER JR.
SPORT TERREIN
SPORT TERREIN
SPORT TERREIN
VIJVERPARK
CIRCUIT AUTORACES
KINDERBOERDERIJ
MANEGE
TRIMBAAN
MIDGETGOLF
VERKEERSTUIN
WESTERKANAAL
VIJVER
HET PARADIJS VELD
SPORTPARK „DUINTJESVELD"
HOCKEY VELDEN
SPORTVELDEN Z'75
HAND BAL VELDEN
VIJVER
VIJVER
ALGEMENE BEGRAAFPLAATS
LEGENDA
Invalsweg
Hoofdweg
Wijkweg
Busroutes
KENNEMER DIEREN TEHUIS
WOONWAGENKAMP
SPOORBAAN AMSTERDAM-HAARLEM-ZANDVOORT
REMISE
DE DRIEHOEK
BUNGALOWPARK TENNISPARK
KENNEMER GOLF-EN COUNTRYCLUB
VOLKSTUINEN COMPLEX
KENNEMER SPORTPARK
KAMPEER TERREIN „SANDEVOORDE"
BOOGKANAAL
NIEUW UNICUM
NOORDOOSTERKANAAL
ZANDVOORT
0 100 200 300 400 500 600 700mtr
SCHAAL CA 1:8500
Toekomstige situatie
2
ZVT 3922 2